Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 40.

(Nr. 10653.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale. Vom 3. Juli 1905.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Prinz Albrecht von Preußen, Regent des Herzogtums Braunschweig, haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Dr. Strutz,

Allerhöchstihren Geheimen Oberregierungsrat Martini;

Seine Königliche Hoheit der Prinz Albrecht von Preußen, Regent des Herzogtums Braunschweig:

Höchstihren Regierungsrat von dem Busch,

von denen unter Vorbehalt der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Der zwischen Preußen und Braunschweig zu Gunsten der Harzgürtelbahngesellschaft abgeschlossene Staatsvertrag vom 15./16. Juni 1898 wegen Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Quedlinburg mit einer Abzweigung von Blankenburg nach Thale ist wegen Nicht-

Ausgegeben zu Berlin den 26. Oktober 1905.

errichtung der Harzgürtelbahngesellschaft gegenstandslos geworden und wird hiermit aufgehoben.

Die Königlich Preußische und die Herzoglich Braunschweigische Regierung sind bereit, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft in Blankenburg unter den üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale für die in ihrem Gebiete gelegenen Strecken zu erteilen.

Artikel 2.

Die Bahn soll in der Station Blankenburg an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, in der Station Quedlinburg an die preußische Staatseisenbahn angeschlossen werden. Die Abzweigung nach Thale muß auf die linke Seite der Bode beschränkt bleiben, so daß jede öffentliche oder private Gleisverbindung mit der rechten Seite der Bode ausgeschlossen ist. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 Meter betragen. Für ihren Bau und Betrieb sind die für Nebeneisenbahnen geltenden Bestimmungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichs-Gesetzbl. Nr. 47) maßgebend.

Artikel 3.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Eisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale muß längstens binnen 2 Jahren von dem Tage an gerechnet, an welchem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz der Konzessionen beider Regierungen gelangt sein wird, bewirkt werden. Sollte sich die Vollendung des Baues über diese Frist hinaus durch Verhältnisse verzögern, für welche die Eisenbahngesellschaft nach dem in dieser Beziehung entscheidenden Ermessen der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ein Verschulden nicht trifft, so wird der Gesellschaft durch die bezeichneten Behörden eine entsprechende Fristverlängerung gewährt werden.

Artikel 4.

Zum Zwecke des Erwerbes des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Bodens wird jede der vertragschließenden Regierungen für ihr Gebiet der Eisenbahngesellschaft das Enteignungsrecht verleihen.

Artikel 5.

Die Oberaufsicht über die Eisenbahngesellschaft im allgemeinen verbleibt der Herzoglich Braunschweigischen Regierung als derjenigen, in deren Gebiete die Gesellschaft ihren Sitz hat. Die Königlich Preußische Regierung ist damit einverstanden, daß die Bestimmung über die Dotierung des Reserve- und des Erneuerungsfonds hinsichtlich der Strecke Blankenburg–Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale auch in Beziehung auf die in ihrem Gebiete gelegenen Teile der Bahn seitens der Herzoglich Braunschweigischen Regierung erfolgt.

Die Genehmigung und Festsetzung der Fahrpläne für die Strecke Blankenburg—Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale wird der Herzoglich Braunschweigischen Regierung mit der Maßgabe überlassen, daß besondere Wünsche der Königlich Preußischen Regierung tunlichst zu berücksichtigen sind.

Die Festsetzung der Tarife für die Bahnstrecke von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale soll der Königlich Preußischen Regierung zustehen. Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft soll verpflichtet sein, für die neuen Bahnstrecken das jeweilig auf den preußischen Staatsbahnen bestehende Tarifsystem anzunehmen, und, soweit der Königlich Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten dies für erforderlich erachtet, überhaupt hinsichtlich der Einrichtung und Berechnung der Tarife die für die preußischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden allgemeinen Grundsätze zu befolgen. Jedoch wird der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft für die ersten fünf Jahre nach der Eröffnung des Betriebs auf der Gesamtstrecke der neuen Linien die Befugnis eingeräumt, die Tarife für diese Linien bis zur Höhe der ihr von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung für die Strecke Halberstadt—Blankenburg genehmigten Höchsttarife zu bilden.

In betreff des Güterverkehrs werden nach Ablauf jenes fünfjährigen Zeitraums, solange die Bahn nach dem Ermessen des Königlich Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vorwiegend von nur örtlicher Bedeutung ist, wiederkehrend von fünf zu fünf Jahren Höchsttarifsätze für die einzelnen Güterklassen unter Berücksichtigung der finanziellen Lage des Unternehmens von dem genannten Minister festgestellt. Der Eisenbahngesellschaft bleibt überlassen, nach Maßgabe der reichs- und landesgesetzlichen Vorschriften und unter Beachtung der im vorhergehenden Absatze bezeichneten allgemeinen Grundsätze innerhalb der Grenzen dieser Höchstsätze die Sätze für die Tarifklassen nach eigenem Ermessen festzusetzen und Erhöhungen wie Ermäßigungen der Tarifklassensätze ohne besondere Zustimmung der Aufsichtsbehörde vorzunehmen.

Die Einführung der vierten Wagenklasse wird von beiden Regierungen für gewisse Strecken der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft, jedenfalls für die Strecken Langenstein—Derenburg—Minsleben und Blankenburg—Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale für notwendig erachtet, soll der Gesellschaft jedoch nicht vor Ablauf von fünf Jahren seit der Betriebseröffnung der zuletzt genannten Linie auferlegt werden.

Die Staatsaufsicht hinsichtlich des Baues und Betriebs der einzelnen Strecken steht jeder Regierung innerhalb ihres Staatsgebiets zu. Danach geschieht die Feststellung der Bauentwürfe sowie die Prüfung der Fahrzeuge durch jede der beiden Regierungen innerhalb ihres Staatsgebiets. Die von einer der vertragschließenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Prüfung auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen. Diese Bestimmungen finden auch auf die bereits im Betriebe befindlichen Strecken der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn Anwendung. Die Bestimmungen im Artikel 3 Abs. 4 des Staatsvertrags vom 19. November 1869 und im Artikel IV Abs. 2

des Staatsvertrags vom 27./30. Juni 1884 werden für das Halberstadt-Blankenburger Eisenbahnunternehmen außer Kraft gesetzt.

Artikel 6.

Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft hat sich wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebs entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möchten, der Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Gesetzen desjenigen Staates zu unterwerfen, auf dessen Gebiete sie entstanden sind.

Die gegen die Eisenbahngesellschaft rechtskräftig ergehenden Entscheidungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte sollen ohne weiteres gegen dieselbe ebenso vollstreckbar sein, wie wenn sie ihren Sitz in Preußen hätte.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird Anordnung treffen, daß die bescheinigter Zustellung bedürfenden Verfügungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte auf deren Ersuchen ohne weiteres dem Vorstande der Eisenbahngesellschaft durch die zuständige braunschweigische Behörde zugestellt werden.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Eisenbahngesellschaft sowie die Handhabung der von ihr auszuübenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer besonderen Behörde oder einem besonderen Kommissare zu übertragen.

Artikel 7.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete zuständigen Behörden nach Maßgabe der im Artikel 2 bezeichneten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gehandhabt. Die in den beiden Staatsgebieten stationierten Bahnpolizeibeamten sind auf Vorschlag der Bahnverwaltung bei den zuständigen Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel 8.

Bei Anstellung der subalternen und unteren Bediensteten finden die für Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern jeweilig geltenden Grundsätze Anwendung.

Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebiets eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen der Angehörigen desselben besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Angehörigen eines Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden sollten, scheiden dadurch aus dem Untertanenverband ihres Heimatlandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Artikel 9.

Der Militär- und Telegraphenverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Artikel 10.

Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahngesellschaft den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. für 1875 S. 318) und den dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und deren Abänderungen mit den Erleichterungen unterworfen, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879 (Zentralblatt für das Deutsche Reich S. 380) für Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen) für die Zeit bis zum Ablaufe von acht Jahren vom Beginne des auf die Betriebseröffnung der neuen Strecken folgenden Kalenderjahrs gewährt sind. Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums in den Verhältnissen der Bahn infolge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluß an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Änderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Nebenbahn verliert, kommt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung zur Anwendung.

Artikel 11.

Für Kriegsbeschädigungen und Zerstörungen der Bahn im Gebiet eines der vertragschließenden Staaten, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesverteidigung veranlaßt werden, soll die Eisenbahngesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder von diesen Staaten noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel 12.

Jede der Regierungen behält sich vor, die in ihr Gebiet fallenden Bahnstrecken der Besteuerung nach Maßgabe der Landesgesetze zu unterziehen. Die Eisenbahnabgabe für die preußischen Strecken wird — unter Aufhebung der Bestimmungen im Artikel 10 Abs. 2 des Staatsvertrags vom 19. November 1869 und in Abänderung des Artikels XI des Staatsvertrags vom 27. Juni 1884 — einheitlich nach dem Gesetze vom 16. März 1867, betreffend die Abgabe von allen nicht im Besitze des Staates oder inländischer Eisenbahnaktiengesellschaften befindlichen Eisenbahnen, berechnet.

Die Abgabe, welche hiernach zu erheben ist, wird von dem Reinertrage des ganzen Unternehmens berechnet, und der auf das preußische Staatsgebiet entfallende Anteil nach dem Verhältnisse des auf die in Preußen belegenen Strecken verwendeten Anlagekapitals zu demjenigen der sämtlichen Strecken der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft festgestellt. Zu diesem Zwecke

wird das auf die in Preußen und die in Braunschweig belegenen Strecken und Streckenteile verwendete Anlagekapital im Einverständnisse beider Regierungen festgestellt. Die erstmalige Feststellung des Anlagekapitals soll alsbald geschehen und eine weitere Feststellung vom 1. Januar des auf die Betriebseröffnung der neuen Linien folgenden Jahres vorgenommen werden. Von da ab geschieht die Festsetzung wiederkehrend von fünf zu fünf Jahren, soweit nicht erhebliche Vermehrungen des Anlagekapitals andere Fristen bedingen.

Gemäß vorstehenden Bestimmungen wird die Steuer vom 1. Januar 1905 ab, und zwar alljährlich nachträglich erhoben.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird der Königlich Preußischen Regierung die Berechnung des Reinertrags der Bahnen alljährlich und zwar spätestens sechs Monate nach Ablauf des betreffenden Jahres mitteilen.

Artikel 13.

Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnstrecken und sonstigen Eisenbahnanlagen, werden Gebühren und Auslagen von den vertragschließenden Regierungen nicht erhoben werden.

Artikel 14.

Die vertragschließenden Regierungen behalten sich das Recht vor, das Eigentum der innerhalb ihres Gebiets belegenen neuen Strecken nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von fünfzehn Jahren, vom Tage der Eröffnung eines zusammenhängenden Betriebs auf den Linien Blankenburg—Quedlinburg—Thale an gerechnet, oder auch später nach einer in beiden Fällen mindestens ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung käuflich zu erwerben.

Als Kaufpreis gilt der 25 fache Betrag des steuerpflichtigen Reinertrags, welcher im Durchschnitte der letzten der Ankündigung vorangegangenen fünf Betriebsjahre für die in dem betreffenden Staatsgebiete belegenen Strecken aufgekommen ist, mindestens aber der Betrag der von der Eisenbahngesellschaft aus eigenen Mitteln mit Genehmigung des Herzoglich Braunschweigischen Staatsministeriums notwendig und nützlich aufgewendeten Anlagekosten.

Zu dem auf den Preußischen Staat im Falle des Ankaufs übergehenden Zubehör gehört insbesondere ein der Länge der in Preußen gelegenen Strecken entsprechender Teil des vorhandenen Betriebsmaterials, ferner das zur Bahn- und zur Transportverwaltung dieser Strecken gehörige Inventar.

Für den Fall, daß einer der vertragschließenden Staaten das Eigentum des in seinem Gebiete liegenden Teiles der neuen Bahnstrecken erwerben sollte, werden die vertragschließenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebs erforderlichen Maßregeln verständigen.

Artikel 15.

Dieser Vertrag soll zweifach ausgefertigt und von den vertragschließenden Regierungen zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden.

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 3. Juli 1905.

(L. S.) Dr. Strutz. (L. S.) Martini. (L. S.) v. d. Busch.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden, und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

(Nr. 10654.) Verordnung, betreffend die Bildung eines Regierungsbezirkes Allenstein in der Provinz Ostpreußen. Vom 14. Oktober 1905.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen auf den Antrag Unseres Staatsministeriums, was folgt:

§ 1.

In der Provinz Ostpreußen wird aus den bisher zum Regierungsbezirke Königsberg gehörigen Kreisen Ortelsburg, Rössel, Allenstein, Neidenburg und Osterode und den bisher zum Regierungsbezirke Gumbinnen gehörigen Kreisen Lyck, Lötzen, Johannisburg und Sensburg ein dritter Regierungsbezirk gebildet, welcher die Bezeichnung „Regierungsbezirk Allenstein" führt.

Der Sitz der Regierung ist Allenstein.

§ 2.

Das Staatsministerium hat den Zeitpunkt, zu welchem diese Bezirksbildung durchzuführen ist, in der Gesetz-Sammlung und durch die Amtsblätter der beteiligten Regierungen bekannt zu machen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 14. Oktober 1905.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bülow. Schönstedt. Gr. v. Posadowsky. Studt.
Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Möller. v. Budde.
v. Einem. Frhr. v. Richthofen. v. Bethmann Hollweg.

(Nr. 10655.) Bekanntmachung, betreffend den Zeitpunkt, zu dem die Regierung in Allenstein ihre Tätigkeit zu eröffnen hat. Vom 21. Oktober 1905.

Auf Grund des § 2 der Verordnung, betreffend die Bildung eines Regierungsbezirkes Allenstein in der Provinz Ostpreußen, vom 14. Oktober 1905 wird der Zeitpunkt, zu dem die Regierung in Allenstein ihre Tätigkeit zu eröffnen hat, hierdurch auf den 1. November 1905 festgesetzt.

Berlin, den 21. Oktober 1905.

Das Königliche Staatsministerium.

Schönstedt. Gr. v. Posadowsky. v. Tirpitz. Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. v. Budde. v. Einem. Frhr. v. Richthofen. v. Bethmann Hollweg.

(Nr. 10656.) Bekanntmachung, betreffend den Staatsvertrag über Aufhebung der parochialen Verbindung der preußischen Kirchengemeinde Sichertshausen mit der hessischen Kirchengemeinde Treis an der Lumda vom 25./22. März 1905. Vom 22. Oktober 1905.

Dem anliegenden Staatsvertrag über Aufhebung der parochialen Verbindung der preußischen Kirchengemeinde Sichertshausen mit der hessischen Kirchengemeinde Treis an der Lumda ist die landesherrliche Genehmigung am 28. September d. J. erteilt worden. Der Vertrag wird hiermit bekannt gemacht.

Berlin, 22. Oktober 1905.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

In Vertretung:

Frhr. v. Richthofen.

Anlage.

Staatsvertrag

zwischen

der Königlich Preußischen und der Großherzoglich Hessischen Regierung wegen Aufhebung der parochialen Verbindung der preußischen Kirchengemeinde Sichertshausen mit der hessischen Kirchengemeinde Treis a. d. Lumda. Vom 22./25. März 1905.

Wegen Aufhebung der parochialen Verbindung der preußischen Kirchengemeinde Sichertshausen mit der hessischen Kirchengemeinde Treis a. d. Lumda haben die von beiden hohen Staatsregierungen dazu bestellten Kommissare, und zwar

Königlich Preußischerseits:

der Konsistorialrat Gustav Stölting,

Großherzoglich Hessischerseits:

der Präsident des Oberkonsistoriums D. Adolf Buchner,

folgenden Staatsvertrag unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung abgeschlossen:

Artikel 1.

Die parochiale Verbindung, in der die im Königreiche Preußen bestehende Kirchengemeinde Sichertshausen mit der im Großherzogtume Hessen bestehenden Kirchengemeinde Treis a. d. Lumda als deren Tochtergemeinde steht, hört mit dem Ablaufe des 30. September 1905 auf.

Artikel 2.

Mit dem Aufhören der parochialen Verbindung (Artikel 1) erlöschen alle aus dieser Verbindung entspringenden Rechte und Pflichten der Angehörigen der Kirchengemeinde Sichertshausen gegenüber der Kirchengemeinde, den kirchlichen Beamten und kirchlichen Instituten in Treis a. d. Lumda.

Artikel 3.

Mit dem Aufhören der parochialen Verbindung (Artikel 1) gehen folgende auf Beiträge zur Pfarrbesoldung gerichtete Forderungen der Kirchengemeinde Treis a. d. Lumda auf die Kirchengemeinde Sichertshausen über:

1. Forderung gegen die (politische) Gemeinde Sichertshausen auf jährliche Zahlung von 4,40 Mark (Vier Mark vierzig Pfennig);

2. Forderung gegen die (politische) Gemeinde Sichertshausen und den landeskirchlichen Fonds in Cassel auf die von ihnen zur Kirchenkasse in Sichertshausen und aus dieser an die Kirchengemeinde Treis a. d. Lumda als Entschädigung für aufgehobene Gebühren und für Wegfall des Neujahrsgeldes jährlich zu leistende Zahlung von 44,75 Mark (Vierundvierzig Mark fünfundsiebzig Pfennig).

Artikel 4.

Am 1. Oktober 1905 werden an die Kirchengemeinde Sichertshausen zu ihrer Pfarrdotation gezahlt:

1. der aus den Pfarrkapitalien der Kirchengemeinde Treis a. d. Lumda zu entnehmende Betrag eines von Heinrich Bingel in Sichertshausen zur Ablösung von Gefällen gezahlten Kapitals von 6 Talern 26 Groschen 8 Hellern oder 20,68 Mark (Zwanzig Mark achtundsechzig Pfennig);
2. aus dem Dispositionsfonds des Großherzoglich Hessischen Oberkonsistoriums der Betrag von 200 Mark (Zweihundert Mark).

Artikel 5.

Am 1. Oktober 1905 wird von der Kirchengemeinde Treis a. d. Lumda aus ihrem Armenfonds an die Kirchengemeinde Sichertshausen als deren mit einem Fünftel zu berechnender Anteil an den für Arme bestimmten Stiftungen des Gernand und der Agnes von Schutzbar der Betrag von 149,68 Mark (Einhundert und neunundvierzig Mark achtundsechzig Pfennig) gezahlt.

Cassel, den 25. März 1905. Darmstadt, den 22. März 1905.

Gustav Stölting, Konsistorialrat.

D. Buchner, Oberkonsistorial-Präsident.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Bestellungen auf einzelne Stücke der Gesetz-Sammlung sind an das Königl. Gesetzsammlungsamt in Berlin W. 9 zu richten.